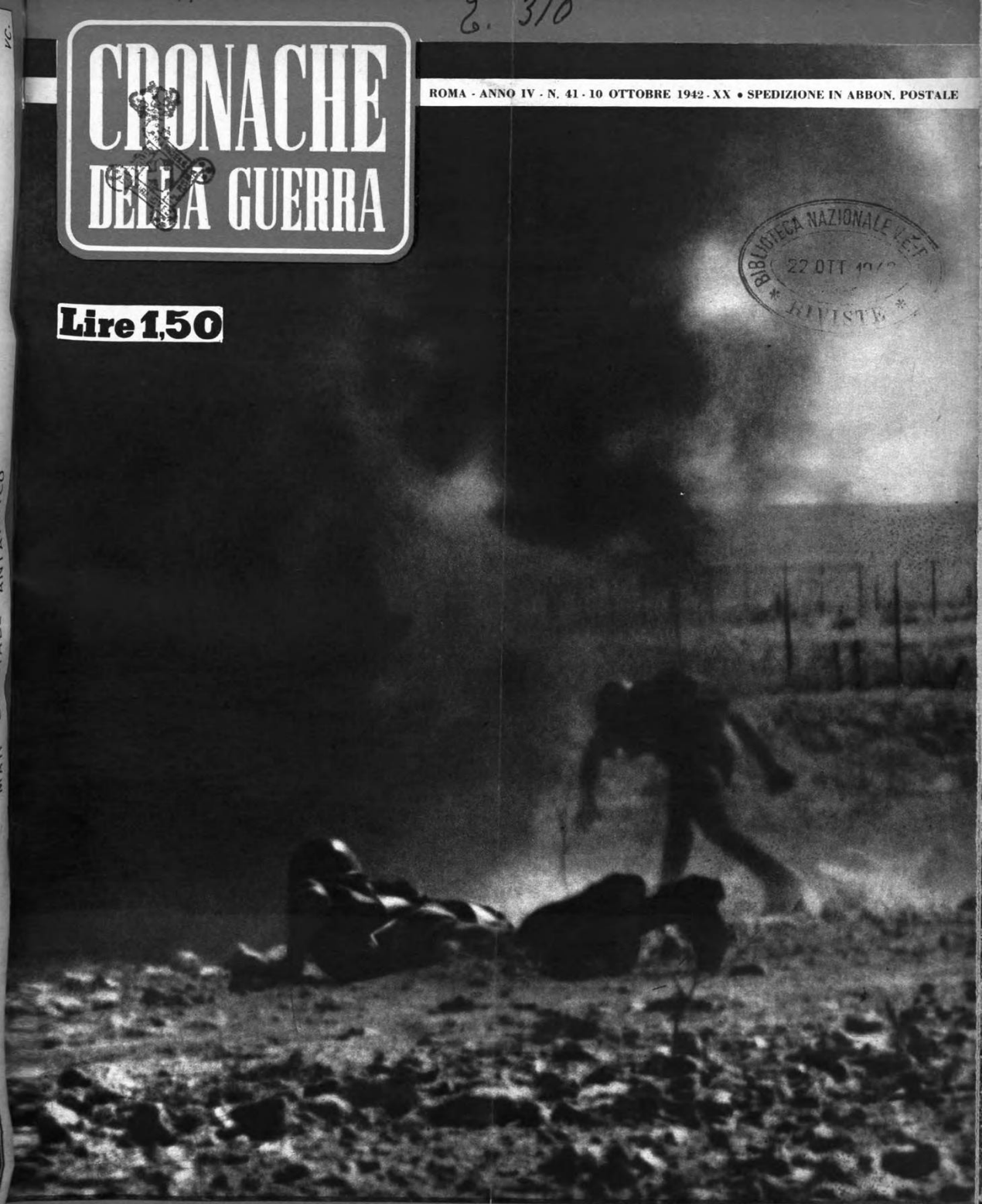


2. 3/0

CRONACHE DELLA GUERRA

ROMA - ANNO IV - N. 41 - 10 OTTOBRE 1942 - XX • SPEDIZIONE IN ABBON. POSTALE

Lire 1,50



NOSTRI GUASTATORI SUL FRONTE EGIZIANO

ANNO IV - N. 41 - 10 OTTOBRE 1942 - XX

CRONACHE DELLA GUERRA

Direzione e Amminis. - Roma - Città Universitaria - Tel. 490-832

PUBBLICITÀ
Milano - Via Manzoni, 14 - Tel. 14.360

Italia e Colonia: annuale L. 70 semestrale L. 35 trimestrale L. 20
Estero: annuale L. 130 semestrale L. 70 trimestrale L. 40

Fascicoli arretrati L. 2 cadauno

A risparmio di maggiori spese di vaglia versare l'importo degli abbonamenti o delle copie arretrate sul
CONTO CORRENTE POSTALE 1/24910

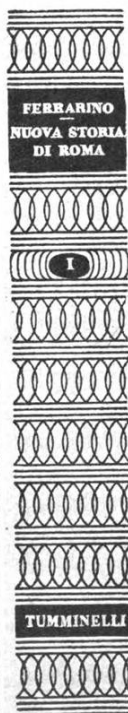
TUMMINELLI EDITORE - ROMA - Città Universitaria

Non spedire a parte una lettera o una cartolina con le indicazioni relative al versamento quando tali indicazioni possono essere contenute nello spazio riservato alla causale del versamento nel Bollettino di C/C Postale.

Esce ogni sabato in tutta Italia e costa lire 1,50

I manoscritti anche se non pubblicati non si restituiscono.

TUMMINELLI EDITORE - ROMA



NUOVA STORIA DI ROMA

di ALDO FERRABINO
DELL'UNIVERSITÀ DI PADOVA

IN TRE VOLUMI

SEI SECOLI DI LOTTA E DI CIVILTÀ
*dalla prima conquista imperiale di
Roma alla massima sua espansione*

NUOVA STORIA

fedelissima alla tradizione antica, interpretata con sentimento nuovo e vivo, facendo tesoro dei più recenti e sicuri accertamenti scientifici: adatta ad ogni lettore.

PER AVVICINARE LA VITA
DEI ROMANI ANTICHI
ALLA COMPrensIONE
DEGLI ITALIANI D'OGGI

È imminente la pubblicazione del primo volume

Tumminelli Editore

954

PROVATE ANCHE VOI



Provate anche voi a
cospargervi il volto

col TALCO BORATO GIBBS! Tutte le irritazioni,
tutti i bruciori provocati dall'uso giornaliero
del rasoio scompaiono per merito del TALCO
BORATO GIBBS, che, per la sua particolare
composizione, possiede notevoli proprietà assor-
benti e rinfrescanti.

Giornaliera Igiene = Bellezza Buona Salute



TALCO BORATO

S. A. STABILIMENTI ITALIANI GIBBS - MILANO

BANCA COMMERCIALE ITALIANA

CAPITALE L. 700.000.000
INTERAMENTE VERSATO

RISERVA LIRE 170.000.000



Sul fronte egiziano: inglese che si arrende (R. G. Luce).

IL DUCE, IL FUEHRER E GOERING PARLANO AL POPOLO E AI COMBATTENTI

Nel giro di pochi giorni si sono avuti tre discorsi di capitale importanza per la condotta della guerra e per le prospettive del prossimo avvenire. Hanno parlato il Duce, il Fuehrer e il maresciallo Goering, in perfetta unità di pensiero.

Il 1° ottobre, in occasione dell'annuale della fondazione dei Battaglioni «M», il Duce rivolgeva ai legionari parole di alto significato morale «fra le vestigia suggestive ed esaltanti della Roma repubblicana e imperiale, ai piedi del Palatino, fra il tempio della Fortuna virile, quello di Vesta e il quadriportico di Giano». Nessun ambiente, in realtà, più suggestivo e propizio. E la parola del Duce è suonata severamente ammonitrice ed esaltatrice. «Durante questi dodici mesi voi avete dimostrato coi fatti di possedere le qualità spirituali e fisiche che vi devono distinguere fra tutti e da tutti: fedeltà assoluta, dogmatica alla dottrina e agli insegnamenti del Fascismo, fedeltà sigillata col sangue, non coi vani e spesso non limpidi inchostri, disciplina esemplare, contegno irreprensibile, cameratismo più che fraterno dell'uno per tutti e tutti per uno, e nel combattimento l'impeto e la implacabilità dei legionari di Cesare. Nei vostri cuori di giovani veramente degni di vivere e di combattere in questa epoca decisiva che vedrà il Littorio trionfante, due sentimenti devono fremere: uno di amore verso l'Italia, l'altro

di odio inestinguibile contro tutti i suoi nemici. Questa, o Legionari dei Battaglioni «M», è la consegna del Ventennale. Più che una consegna: è un giuramento».

Le fiere parole del viatico mussoliniano resteranno scolpite a larghi caratteri romani sul frontone del Ventennale: esse sono la sintesi compiuta dei sentimenti, dei propositi, delle certezze fasciste in questa alta ora della storia universale. Amare l'Italia, odiare i nemici. Questi due sentimenti nativi, sgorganti, insopprimibili, bastano a mostrare all'italiano la buona direttiva. Amando l'Italia sopra ogni altro bene, odiando i nemici d'Italia irrimediabilmente, si può essere certi di camminare sulla via giusta, di non deviare, di non smarrirsi, di non deflettere. Dall'austero, guerriero rito, che ha riconsacrato l'ardimento e la tenacia dei legionari dei Battaglioni «M», discende questo monito. Il Duce lo ha annunciato con la formula sacra, inviolabile, del giuramento. E, insieme coi legionari, hanno giurato di amare e difendere la Patria fino all'estremo sacrificio tutti coloro che sono orgogliosi di militare nei ranghi, tutti gli italiani degni della grande Madre comune.

Alla vigilia del discorso del Duce, aveva parlato allo Sportpalast, per inaugurare la decima campagna del soccorso invernale, il Fuehrer. Discorso solenne e meditato, che si impone per il suo pacato e fermo ac-

cento, per la sua potenza espressiva, per la capacità di riassumere in formule sintetiche l'intimo sentimento della collettività germanica. Un'idea campeggia in tutto il discorso del Fuehrer: tutti gli avvenimenti della guerra si sono svolti nel modo e nel tempo desiderati. In Europa essi erano costituiti, per il 1942, da tre ordini concatenati di fenomeni: la guerra in Russia, la guerra nell'Africa settentrionale e nel Mediterraneo, la guerra negli oceani per la distruzione del traffico nemico. In tutti e tre questi ordini i successi superano di gran lunga le speranze e le previsioni. Sul fronte russo le operazioni tedesche e alleate si sono rivolte verso la zona più preziosa e sensibile del potenziale sovietico: quella centro meridionale, che rappresenta, dopo l'Ucraina, le più importanti riserve superstiti di grano e di combustibile, le fonti del petrolio, le grandi vie delle comunicazioni fluviali, che fanno capo al Don e al Volga. Il Volga è stato già raggiunto in più punti a Stalingrado ed è destinato ad essere dominato dal controllo germanico. Una solida linea di sbarramento è costituita lungo il Volga, fra Stalingrado e il Mar Caspio, fra il Volga e il Don e lungo il corso del Don. Cacciata dalle sue più importanti basi, la flotta sovietica è respinta su un margine sempre più ristretto e meno ospitale del Mar Nero. Negli intensi combattimenti di questi mesi, ai quali le

nuove forze italiane hanno partecipato con funzioni essenziali, il complesso delle armate sovietiche ha sofferto altre colossali perdite in uomini, armi e mezzi. I disperati appelli di Stalin, il crescente pessimismo degli esperti anglosassoni, danno l'esatta misura di questa passività. La verità è che, nonostante le sue risorse di uomini e di mezzi, la Russia è rimasta senza il grano, il carbone e il petrolio del suo territorio europeo e che l'asse della sua potenza si deve, oramai, spostare verso l'Asia. Il Fuehrer ha dichiarato che i territori occupati daranno rapidamente organizzati mediante piani razionali e unitari, in modo da offrire all'economia bellica e civile dell'Europa nuove e preziose risorse, utili alla sua resistenza. Questo significa, in pari tempo, il completo fallimento del blocco marittimo anglosassone. Oggi la maggior parte dei mezzi necessari per la continuazione della guerra ad oltranza è nelle mani della Germania e dell'Italia, che possono operare per linee interne mediante reciproche prestazioni. La guerra oceanica al traffico anglosassone non ha più bisogno di essere illustrata. Essa avvicina l'Inghilterra e gli Stati Uniti al margine estremo della crisi dei trasporti. Le distruzioni superano in volume e velocità le nuove costruzioni. L'impoverimento delle flotte anglosassoni è continuo, progressivo, inarrestabile.



Di fronte a questa tragica realtà, c'è ancora chi favoleggia del secondo fronte. Verso tali illusioni il Fuehrer ha avuto parole sferzanti di ironia. «Già nel 1939, noi non rappresentavamo assolutamente nulla, poiché allora già Churchill dichiarava: — Io vi posso dare la lieta novella che il pericolo dei sottomarini può essere considerato come definitivamente eliminato. Noi abbiamo distrutto più sottomarini di quanti i germanici non ne producessero». Nulla hanno appreso dall'esperienza della guerra i nemici dell'Asse. «Il fatto che noi abbiamo sempre scacciato i nostri nemici dai Balcani; che noi abbiamo conquistato la Grecia; che noi abbiamo occupato l'isola di Creta; che essi siano stati respinti nell'Africa del Nord: tutto questo per essi non significa mai nulla. Colui che pensa come gli insegna la propaganda dei nostri nemici a pensare, non comprenderà mai la fiducia che abbiamo in noi stessi. E' evidente che essi possono opporre a questi fatti soltanto delle cambiali per il futuro. Così i nostri nemici dicono: Il secondo fronte verrà».

Delineata con suprema chiarezza la parte militare, il Fuehrer ha trattato quella più propriamente politica ed ha indugiato a descrivere l'entità e la somma importanza della collaborazione offerta da varie regioni: collaborazione, specie di lavoro, che ha già dato risultati colossali. Si pongono, in tal modo, le condizioni per la futura organizzazione dell'Europa. Altamente significativo, a questo proposito, il riferimento all'Italia. «Bisogna ora aggiungere, da parte nostra, l'aumento delle nostre alleanze e l'allargamento della collaborazione con la nostra più vecchia alleata: l'Italia. Noi non combattiamo soltanto in comune su un solo fronte, ma i nostri soldati lottano già su un gran numero di teatri di guerra. Ciò prova che tutte le speranze dei nostri nemici che hanno creduto di poter sciogliere questa alleanza sono state una idiozia completa. Noi sappiamo esattamente quello che sarà il destino del popolo germanico e di quello italiano e noi sappiamo inoltre, quale sarebbe stato il destino dell'Europa se per caso l'altro mondo avesse riportato la vittoria. Altrimenti i nemici dichiarano oggi che evidentemente noi ci assumiamo il compito di proteggere l'Europa contro il bolscevismo, allora io non posso fare altro che ri-

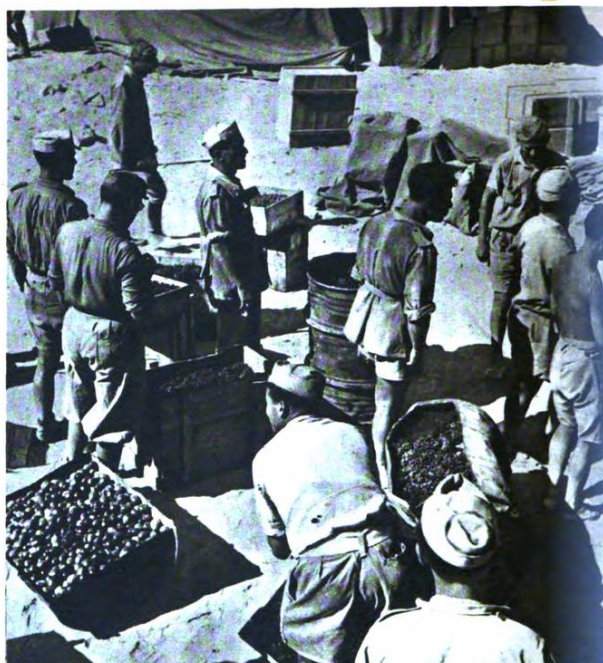
spondere: L'Inghilterra stia essa stessa in guardia per potersi difendere e preservarsi dal bolscevismo».

Anche la minaccia aerea di Churchill ha avuto degna risposta: «Suo- nerà l'ora anche questa volta, in cui noi risponderemo. Che i due criminali di questa guerra e i loro sbirri giudei non comincino a piangere alorché la fine per l'Inghilterra sarà ancor più terribile che non l'inizio». Ed ecco la conclusione: «I nostri avversari possono continuare questa guerra finché saranno in grado di farlo. Da parte nostra faremo di tutto per batterli, ma ad ogni modo è impossibile che i nostri nemici possano battere noi».

Mentre era ancora vivissima l'eco del discorso del Fuehrer, parlava, in occasione della «Giornata del raccolto» il maresciallo Goering. Dopo aver consegnato le decorazioni ai benemeriti dell'agricoltura, Goering ha dichiarato che se qualcuno è destinato a subire gli effetti del blocco, questi non saranno certo i tedeschi, ma gli inglesi: «Grazie alle favorevoli situazioni sviluppatesi nel corso del conflitto, le forze armate tedesche sono in grado di coprire il loro fabbisogno alimentare in tutte le zone ove si trovano, senza intaccare le scorte destinate alla popolazione civile».

Polemizzando poi contro le tendenziose notizie economiche riflettenti la situazione interna della Germania, l'oratore ha detto che il punto più scabroso è stato ormai superato anche nel campo dell'alimentazione. «E' ben vero che i bolscevichi hanno raso al suolo o bruciato ogni cosa: ma noi stiamo lavorando alla ricostruzione. Un giorno si vedrà quanto sia stata necessaria questa campagna di Russia per liberarci dall'incubo delle strette economiche». Altrettanto deve dirsi per le materie prime, poiché alle ricchezze naturali di carbone e di ferro della Germania, oggi si sono aggiunte quelle delle vaste zone occupate dell'est.

Da ultimo, Goering ha parlato con grande franchezza della gravità dei bombardamenti della Raf, specificando, peraltro, che, contrariamente alle loro asserzioni, gli inglesi non hanno mai impiegato, finora, mille apparecchi in una volta sola, ma al massimo due o trecento. Comunque sia «non appena le forze aeree dell'est saranno libere, gli inglesi passeranno un brutto quarto d'ora».



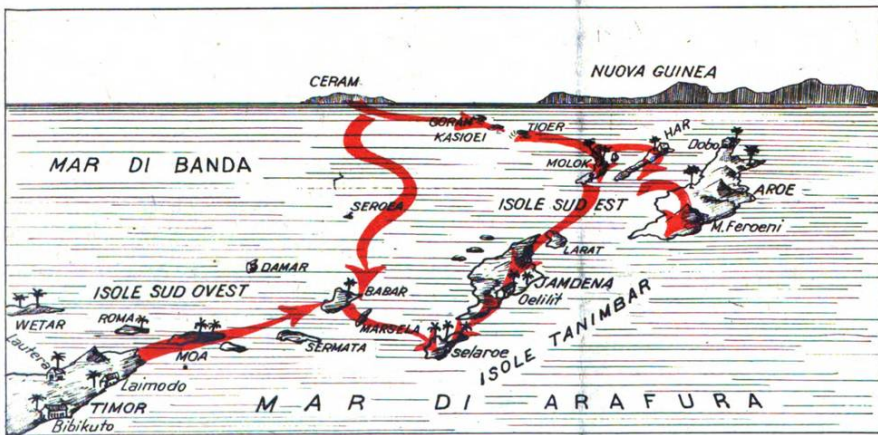
Sul fronte egiziano: uva e generi di conforto alle nostre truppe (R. G. Luce).

FRONTI INTERNI

SEGRETO MILITARE

Anche se confinato in soffitta dalla guerra e sorpassato da più gravi preoccupazioni nello spirito pubblico, il classico humour di cui si vantano i britannici fa qualche volta capolino. Così è stato in occasione del viaggio dell'alleato Presidente Roosevelt: viaggio compiuto in territorio metropolitano, con un'efficace scorta armata e sotto la protezione d'un ermetico silenzio. E' proprio questo silenzio che dà la stura all'umorismo inglese, laddove le gazzette, in formato ridotto del Regno Unito danno notizia del giro cir-

colare compiuto da Roosevelt: mai come ora — si riferisce con sospetta serietà a Londra — gli ambienti della Casa Bianca si sono dimostrati contenti perché questo viaggio è stato uno dei segreti meglio mantenuti di tutta la guerra. Mercé tale mirabolante successo di organizzazione i cittadini della Confederazione e del mondo sono venuti assai tardi a conoscenza dell'ispezione presidenziale. Non sappiamo né mostrano di saperselo spiegare neanche gli inglesi a quali diabolici disegni dell'Asse o del Giappone avrebbe potuto servire la precedente conoscenza che Franco Delano Roosevelt si recava a controllare l'effettiva produzione, nei confronti del vantato, di un gruppo di stabilimenti del famoso arsenale delle democrazie. Sta di fatto che accompagnato da tre soli sui trentacinque giornalisti accreditati alla Casa Bianca, il Capo dello Stato nordamericano ha portato a termine il suo programma di visite, terminandolo, a quanto si dice, con solenni rabuffi distribuiti a dritta ed a manca. Origine del malumore presidenziale sarebbe stata la faciloneria con quale si ammanniscono al pubblico, tramite giornali e radio, cifre, notizie ed induzioni che dovrebbero avere un carattere più che riservato. Tutto questo, a sentire il dittatore democratico, giova al nemico in modo straordinario. L'indiscrezione degli americani raggiunge il colmo: e la mania dell'informazione riservata ha invaso un po' tutti, con dei leggeri sfondi di carattere am-



ministrativo per coloro che sono in grado di darne, di ficeverne o di proparlarle. E' noto, infatti, che in un paese in cui i mezzi di pubblicità sono del tipo scandalistico e bluffistico anche il *canard* acquisti e mantenga un suo valore commerciale. Resta a vedere quale sia, in tutto questo, l'interesse nazionale; insieme alle false, rischiano di filtrare anche le autentiche indiscrezioni e chi ne scapita, alla fine, è quel famoso segreto militare che forma, nel contempo, un'ossessione ed un lato umoristico della politica di guerra statunitense.

UNA DOCCIA FREDDA

Le illusioni del pubblico sui viaggi presidenziali sono state moltissime. Gli americani, trascinati per loro natura all'iperbolico ed al fantasioso, hanno visto allinearsi cifre d'aeroplani e cannoni e schierarsi eserciti da tutte le parti. Il secondo fronte doveva considerarsi non già una speranza futura ma una concreta realtà; di domani, se non proprio di oggi, e con il vantaggio da parte « alleata », di poter scegliere il come ed il quando. Il *New York Times* s'è incaricato, da pochi giorni, di moderare i furori bellici dei padri di famiglia nordamericani i quali, a molte migliaia di miglia di distanza, intendono tra un boccone e l'altro di giudicare fatti, sistemi ed avvenire della gigantesca lotta che si svolge in Europa. Il giornale, che alcuni suppongono imbecillato dall'alto, ha chiarito che un tentativo di sbarco sul Continente richiederebbe 15-18 milioni di tonnellate di naviglio; cifra, questa, che coprirebbe il solo fabbisogno iniziale.

Una doccia fredda, dunque, sullo

spirito bellico dell'*armiamoci e partite* che sembra presiedere ad ogni ragionamento dei cittadini della stellata Repubblica. Un tentativo di far rientrare nella realtà quanti se ne sono allontanati, nella scia di chimere deleguate al sole europeo o perdersi nelle immensità degli Oceani.

Il Presidente Roosevelt, dal canto suo, non ha mancato di aggiungere una nota di evidente intonazione pessimista. Soltanto talune officine — sono parole del dittatore bianco — hanno destato in lui un'impressione *positiva e favorevole*; queste officine sarebbero le *Chrysler*.

Perché, — ha specificato Roosevelt — esse costituiscono un sorprendente esempio di ciò che si può ottenere se ci si mette al lavoro secondo un piano concepito razionalmente e con buona volontà.

Implicitamente, quindi, si addita un modello: segno evidente che le altre, tutte le altre fabbriche non hanno potuto mettersi al paro con questa, beneficiata dell'alto elogio. La produzione resta al disotto delle previsioni; e con l'abbassamento della produzione si abbassa il tono del fronte interno americano. Siamo ben lontani dai giorni nei quali gli organi a grande tiratura della Capitale d'oltre Oceano riprendevano il vecchio motivo del 1916, preparando l'opinione mondiale al *deciso intervento* della forza e della strategia degli Stati Uniti nel cruento diverbio europeo. Presupposto di tale politica è il fatto che questa forza si manifesti poi per davvero, e nel minimo tempo possibile: cosa che tra il 1917 e 1918 avvenne in modo tangibile nella maniera da noi conosciuta. Prima il peso dell'*intervento economico*, poi il reale apporto militare su un fronte già costituito, non da

costituirsi in futuro, infine la capziosa manovra wilsoniana potettero circondare di un'aureola mitica il nome dell'America e far convergere, per un certo periodo di tempo, gli sguardi dei vincitori e dei vinti sull'oroscopo di Washington.

UN TRUCCO SVENTATO

Tutto questo, oggi, non può servire: prima, perché i popoli da ambidue le parti sono smalizzati nei confronti dei programmi americani; secondo, perché l'ingresso in guerra degli Stati Uniti è stato salutato da una serie di disastri aeronavali ed infine da una clamorosa ritirata dall'avanguardia filippina dei propri domini mondiali. Viene quindi a mancare la base allo sbandieramento, se proprio quando l'efficienza e la potenza dovrebbero svelarsi in tutta la loro interezza, il nemico costringe a mettersi prudentemente sulla difensiva e dedicarsi all'organizzazione interna per la riscossa futura.

Non tutti — negli Stati Uniti — sono disposti ad accettare entusiasticamente l'idea passiva della guerra-tempo: cioè di quel metodo che consisterebbe nell'indebolire l'avversario aumentando, in pari tempo, la propria attrezzatura bellica. Un'eternizzazione della guerra non rientra nel previsto né presso le Nazioni del Tripartito né presso i loro avversari. Ne fa fede, per questo secondo campo, l'insieme dei disagi sopportati dai cittadini statunitensi — e dei provvedimenti rigoristici presi in questi ultimi tempi dal governo confederale: restrizioni sul consumo dei carburanti, draconiane limitazioni del riscaldamento in base al motto « risparmiare combustibili e coprite

vi con dei *pullover* », contingentamento dello scatolame, ed altri provvedimenti del genere.

La guerra 1942 non è affatto, per gli americani, la guerra 1918. E' una verità che comincia a farsi strada ed a far sbollire i preconcetti vittoriosi da cui erano animati gli interventisti della prima e dell'ultima ora. Come se questo non fosse a sufficienza chiaro, è venuto dall'altro capo dell'Atlantico il *Times* a riconfermare quanto già parecchie volte è stato detto in questa rivista che non basterà disporre di un numero superiore di aerei per vincere la guerra.

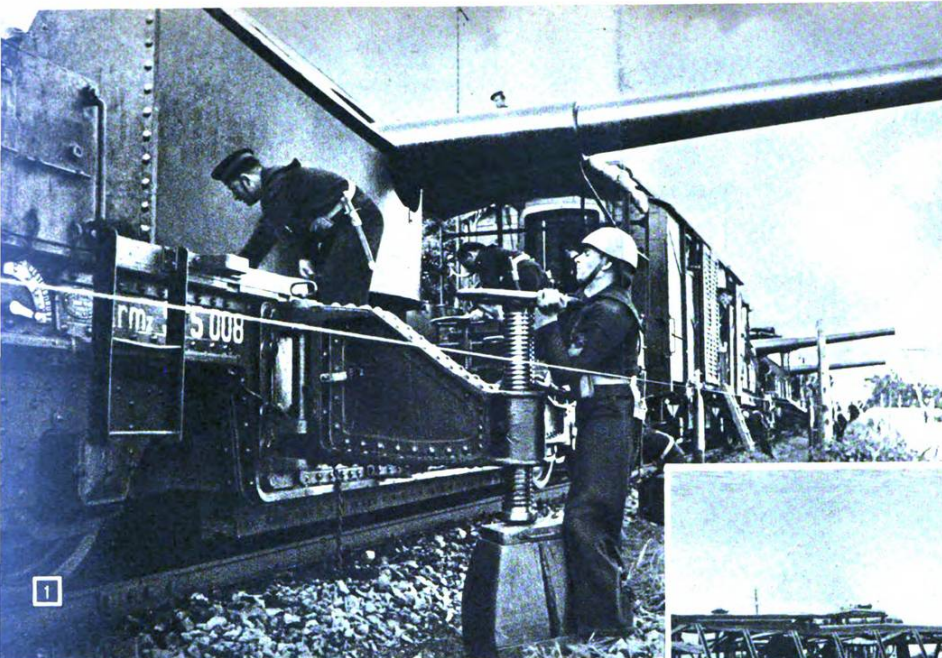
Gli americani, al pari degli inglesi, sanno quindi che non c'è via di scampo. Le guerre si vincono in terraferma, violando ed occupando il territorio del nemico. Il resto non è che terrorismo od azione indiretta o cooperazione saltuaria, efficace solo in determinate circostanze di tempo e di luogo che attualmente certo non esistono.

Niente, quindi, da fare per sfuggire alle maglie sempre più strette della realtà. Gli americani si consolano osservando, come ha fatto il supremo organo statale della Confederazione, che la visita di Roosevelt ha potuto svolgersi nel « massimo segreto ». Ma non basta il mantenimento d'un segreto di tale natura ad evitare di rendere palese al mondo ciò che si cela sotto il manto dell'euforia: il progressivo indebolimento di quella orgogliosa certezza di immediata e folgorante supremazia con la quale gran parte degli interventisti americani si precipitò nella lizza e batté il capo contro una muraglia d'acciaio.

RENATO CANIGLIA

Masse di prigionieri sovietici catturati dai nostri sul fronte orientale (R. G. Luce).





1

ANCORA SUCCESSI DEL TRIPARTITO IN TUTTI GLI SCACCHIERI

CONSIDEREVOLI SUCCESSI TEDESCHI NEL SETTORE DI LENINGRADO — LA LOTTA NEI QUARTIERI SETTENTRIONALI DI STALINGRADO — GLI ITALIANI SUL DON — NELLA CISCAUCASIA — FALLIMENTO DI UN ATTACCO BRITANICO ALLE NOSTRE LINEE EGIZIANE — NUOVI SUCCESSI GIAPPONESI IN CINA — L'AVANZATA NIPPONICA VERSO L'AUSTRIA

Una grande battaglia di accerchiamento a sud del lago Ladoga, cui aveva dato luogo un tentativo sovietico di stabilire un collegamento terrestre con la metropoli della Neva, è giunta al suo epilogo.

Dopo esser riusciti a contenere validamente l'attacco russo, i Tedeschi passarono, poco alla volta, al contrattacco, fino ad imbastire una vera e propria controffensiva locale, in seguito alle cui mosse, il dispositivo di difesa incautamente manovrato dal Comando sovietico finiva con l'essere completamente accerchiato.

Nella zona acquitrinosa e boschiva detta dai combattenti « inferno verde del Nord » il nemico era venuto a cacciarsi, con il proposito di opporre la più strenua resistenza, alla incalzante pressione delle divisioni germaniche ma alla fine le fanterie tedesche, avanzando da nord e da sud, son piombate alle spalle delle truppe avversarie, tagliandole fuori da tutti i loro collegamenti e paralizzandone i movimenti. In tal modo, gli effettivi di sette divisioni sovietiche, in massa parte costituita da reggimenti

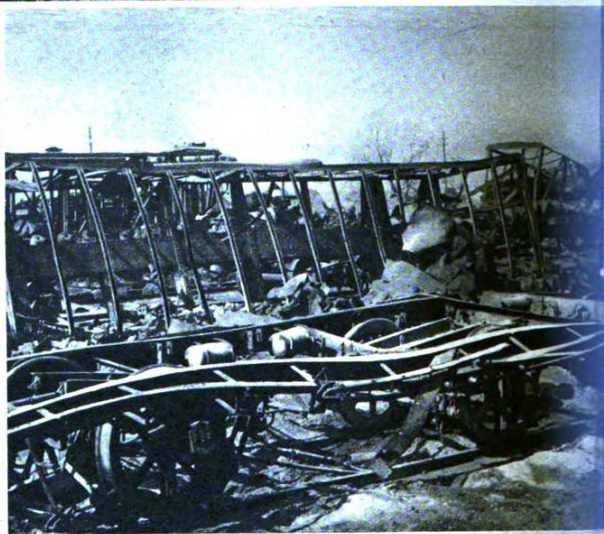
sceolti della Russia asiatica, sono stati letteralmente annientati.

Un altro successo notevole le armate tedesche hanno riportato nel settore a sud-est del lago Ilmen, dove nuovi tentativi sovietici, di cercare nel settore settentrionale qualche compenso ai colpi sempre più duri ad essi toccati in quello meridionale, si sono risolti nella distruzione di un considerevole materiale bellico e nella perdita di alcune migliaia di uomini.

Continua, intanto, più che mai accanita, la lotta nel settore del Volga per la conquista integrale di Stalingrado la cui caduta è stata finora ritardata dalla possibilità sovietica di ricevere rinforzi attraverso il Volga e di poter disporre quale appiglio difensivo dei grandi opifici industriali della città.

Le varie fabbriche erano da tempo deserte e mute, ma il nemico le aveva utilizzate per farne delle vere e proprie fortezze, con attorno campi trincerati, torrette corazzate, serbatoi, raccordi ferroviari, ecc.

Rafforzata, quindi, notevolmente la sua ala sinistra, il Comando tedesco,



negli ultimi giorni di settembre, spingeva a fondo l'azione contro l'intera parte settentrionale della città, che veniva attaccata concentricamente da tre lati. Non ostante la tenacissima resistenza avversaria ed ulteriori, ostinati tentativi di alleggerimento compiuti dalle truppe sovietiche occupanti le posizioni a nord della città, la penetrazione tedesca si manifestava subito risoluta ed efficace e culminava nell'occupazione delle officine « Ottobre rosso », così chiamate a ricordo del mese in cui, nel 1917, Lenin rovesciò il Governo di Kerenski.

Tutti i tentativi disperati di Timoscenko per arginare la penetrazione tedesca anche negli estremi lembi della città e le masse rilevanti di uomini gettati, all'ultimo momento, nella lotta non sono stati sufficienti ad impedire che i Sovietici vedessero ancora ridursi, di giorno in giorno, anche questa ultima testa di ponte che essi possiedono al di qua del Volga; alla perdita delle officine « Ottobre rosso » è seguita, infatti, quella, ancor più grave, del sobborgo di Orlovka. Questo non è un centro industriale, ma semplicemente un grosso agglomerato

di abitazioni operaie, sorto a circa quattro chilometri a nord-ovest del centro nord-industriale di Stalingrado.

Anche nel sobborgo di Orlovka i Sovietici si sono battuti con la massima pervicacia, contendendo fino all'ultimo il passo agli attaccanti, ma infine i Tedeschi son giunti a rendersi padroni della località, il cui possesso li pone in condizioni ancor più favorevoli per sferrare l'ulteriore, deciso attacco contro le residue posizioni avversarie.

Sul Don, intanto, tutti i rinnovati tentativi del nemico per il passaggio del fiume, seguitano ad essere stroncati dalle truppe dell'armata italiana. Di uno di questi ultimi tentativi ha dato notizia il comunicato ufficiale tedesco del 3 ottobre, che ancora una volta ha reso omaggio al valoroso comportamento dei soldati italiani.

Preclusa, quindi, la via di accesso del Don, sempre più ridotta e co-

stretta l'occupazione di Stalingrado; interrotta ormai, pressoché completamente, la navigazione attraverso il Volga, la difesa sovietica si avvia rapidamente ad una situazione catastrofica.

Stalingrado stessa si può dire che non sia più se non il ricordo o la parvenza di una città; essa non è più che un immenso scenario di rovine, in mezzo alle quali si combatte. Nella parte settentrionale della città, poi, sembra in questi giorni che si siano aperti dei veri crateri vulcanici; sotto la pioggia di bombe e di granate gli ultimi edifici ancora in piedi crollano ad uno ad uno e si convertono in immensi cumuli di detriti, accrescendo l'orrendo spettacolo di distruzione che per più di dieci chilometri si offre lungo la sponda occidentale del Volga.

Nella zona ciscaucasica, infine, le truppe tedesche ed alleate hanno compiuto del pari nuovi, rilevanti progressi. Si vanno spegnendo gli ultimi tentativi sovietici di mantenersi sulle alture a sud e ad ovest del porto di Novorossijsk, le quali vengono metodicamente espugnate dai tedeschi-romeni.

A sud del Terek, poi, i Tedeschi

si sono impadroniti delle località fortificate di Werknij Keorp e di Elehotow.

In Africa settentrionale il nemico ha voluto saggiare, ancora una volta, la saldezza delle nostre linee nel settore egiziano. Il mattino del 30 settembre fanterie britanniche, appoggiate da reparti blindati, movevano all'attacco di talune nostre posizioni nel settore meridionale, ma anche questo attacco nemico non aveva miglior sorte dei precedenti.

La lotta fu assai dura, ma l'asprezza stessa del combattimento faceva ancor meglio riflettere tutta la valorosa condotta delle nostre truppe, le quali, già particolarmente distinti, in una precedente occasione, in quel medesimo tratto della fronte, lo difendevano, ora, con rinnovato vigore, costringendo il nemico a ripiegare in disordine, non senza aver subito perdite notevolissime ed aver lasciato in nostra mano oltre 200 prigionieri. Questi stessi dichiarava-

no che l'attacco era fallito, a causa, soprattutto della fiera resistenza e della reazione efficace delle nostre truppe.

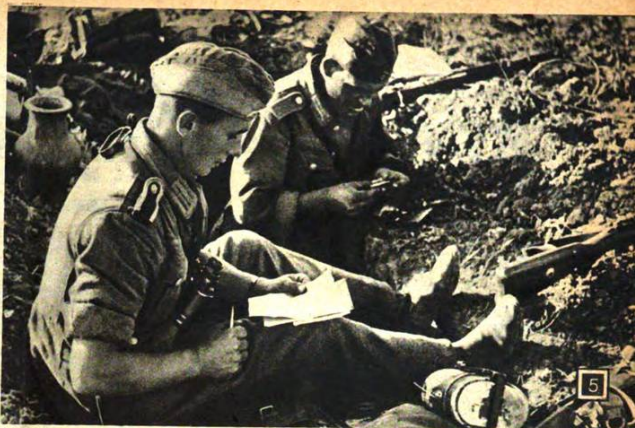
Nella lotta si segnalava, tra gli altri nostri reparti, la divisione «Folgore», giovane unità, la quale già nell'azione del 4 settembre contro unità di fanteria nemica appoggiate da carri armati, aveva dato una prima e superba dimostrazione di capacità tattica e di audace slancio; qualità egregie, di cui la miglior conferma si è avuta in questo combattimento, che ha costituito un duro seccco per il nemico.

Dalle lontane province asiatiche dello Sciantung e dell'Hunan si ha notizia di nuove, gravi perdite inflitte dal Giappone alle truppe di Chung-King. Colonne giapponesi, mosse dalle loro basi il 24 settembre, hanno proceduto all'attacco di forze cinesi raggruppatesi nello Sciantung e nella zona montagnosa in mezzo alla quale scorre il fiume Jang Cia e, riuscite a circondarle, le hanno in gran parte sterminate. I Giapponesi si sono impossessati, inoltre, di vasti magazzini d'armi e munizioni che erano stati abilmente dissimulati nella montagna.

Parimenti nell'Hunan, grossi seagioni cinesi, attaccati dai Nipponici nelle giornate del 25 e 27 settembre, hanno toccato perdite elevatissime, lasciando sul campo centinaia di morti ed una grande quantità di armi di ogni genere.

Nel settore montagnoso di Paoshan, poi, il generale cinese Tan Peitung si è arreso alle forze nipponiche, con circa 800 uomini.

Nella Nuova Guinea, infine, un movimento controffensivo britannico è fallito. Le truppe Giapponesi, passate al contrattacco, hanno costretto il nemico a retrocedere nelle sue posizioni, proseguendo quindi nella loro marcia su Port Moresby, da cui non distano ormai più di una



trentina di chilometri. Si fa sempre, quindi, più incombente la minaccia contro l'Australia, cui aggiunge gravità la recente occupazione, effettuata dai Giapponesi, delle isole maggiori del mare degli Arafura, che consente di bloccare le rotte marittime di accesso dalle Molucche al continente australiano dal lato nord-ovest.

AMEDEO TOSTI

1) Treno armato della R. Marina in perlustrazione lungo la costa della Sicilia: l'ancoraggio dei vagoni — 2) Effetti del bombardamento su un centro ferroviario russo ora occupato dalle truppe dell'ARMIR — 3) Nostre artiglierie ipotizzate raggiungere nuove posizioni sul fronte russo — 4) La cavalleria in marcia di avvicinamento (R. G. Luca) — 5) Si accinge a casa — 6) Un cannone anticarro è pronto a respingere l'attacco nemico — 7) Le avanguardie della fanteria tedesca penetrano in una località del fronte orientale (Foto R. D. V.)



molte ma che esse resistono assai poco alla prova della realtà.

Per completare quanto in precedenti fascicoli è stato esposto circa gli aerei dell'Asse, diremo ancora che anche i giapponesi, dispongono di un idrovolante quadrimotore tipo 97 a grande autonomia di volo, con equipaggio di 12 persone, e che il suo rendimento è stato ormai provato nel dominio del Pacifico e nei risultati realizzati a grandissima distanza dalle basi.

Nel campo avversario i sovietici vantano invece lo « Stormovie », apparecchio per bombardamento in picchiata munito di un cannone e che dovrebbe avere la specialità di poter distruggere i carri armati. Inizialmente si riteneva che col nuovo velivolo, si sarebbe ricostituito un equilibrio fra difesa ed offesa, ma i più recenti episodi della guerra han potuto dimostrare come le speranze fossero mal riposte. Gli « Stormovie » non hanno potuto ab-

NUOVA TATTICA E NUOVA STRATEGIA I MEZZI DEL BOMBARDAMENTO



e quindi l'enorme capacità distruttiva. Il « Dornier 217 E » di recente adottato sarebbe d'altra parte l'ultima parola in fatto di perfezionamenti raggiunti nel campo del bombardamento. Con due motori di 1600 cavalli ciascuno a 14 cilindri esso porta sei cannoni e due bombe da 350 chili ciascuna sotto le ali, può essere adoperato come bombardiere in picchiata o come aerosilurante e trae la propria sicurezza da una opportuna blindatura sotto il seggiolino del pilota. Si lavora frattanto intorno al bombardiere « Heinkel 177 » che sarà capace di attraversare l'Oceano con varie tonnellate di esplosivo e ritornare alla propria base senza bisogno di alcun rifornimento. La sua autonomia sarebbe di circa 13 mila chilometri e la sua velocità di oltre 500, per modo che con perfetta serenità potremo accennare alle realizzazioni avversarie in questo articolo che ha il preciso scopo di mettere in rilievo che le vanterie propagandistiche avversarie sono

ragliare le forze meccanizzate dei tedeschi nei combattimenti sul campo, così come era stato invece preannunciato da Mosca lo scorso gennaio. L'apparecchio sarebbe fornito di motori Rolls Royce.

Non si sa poi quale fine abbia fatto il preannunciato nuovo aeroplano da combattimento che avrebbe dovuto realizzare velocità superiori alle 500 miglia l'ora, e cioè battere qualsiasi pripiato di velocità finora raggiunto.

Sembra che tale velivolo dovesse prendere il nome di « Aviograd » dalla città in cui sarebbe costruito. I sovietici devono però lamentare la morte, in seguito ad incidente aereo, del costruttore aeronautico Vladimir Petliakov, che qualche anno fa ebbe fama per aver costruito il più grande apparecchio dell'epoca e poiché questi stava mettendo a punto un potente velivolo da combattimento altre speranze sono tramontate in questo campo.

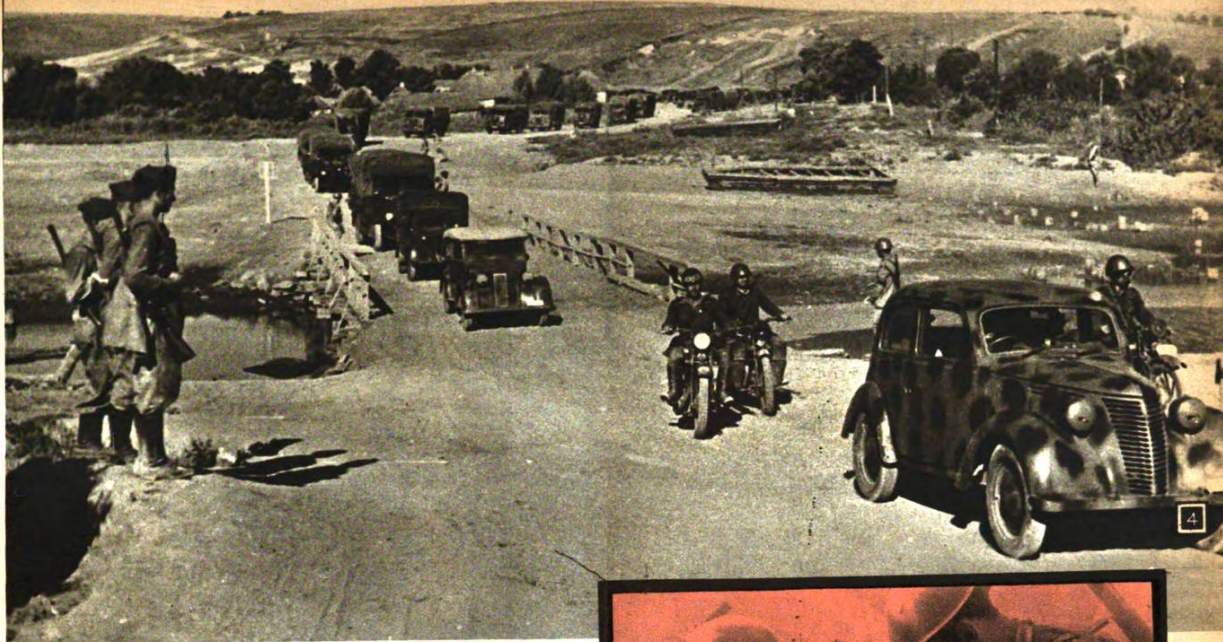
Gli americani, in una specie di di-

La tecnica del bombardamento cui abbiamo dedicato il precedente articolo, si concretava nella crescente disponibilità di apparecchi meglio corrispondenti all'impiego e come punto di partenza ricorderemo come nessuna nazione abbia contribuito più dell'Italia al progresso con la creazione di una serie di prototipi che dicono in modo decisivo delle capacità tecniche della nostra industria, per modo che già intorno agli apparecchi di guerra previsti per la primavera si appuntava la curiosità mondiale come su quelli che supereranno quanto finora conosciuto.

Per la Germania, se da d'altra parte che miglioramenti continui sono stati apportati ad ogni specie di apparecchi mentre prototipi nuovi, e talvolta originalissimi, giungono periodicamente come una sorpresa, nei cieli di battaglia. Il « Voelkischer Beobachter » poteva pubblicare nel luglio scorso un articolo intitolato « Le migliori armi per i migliori soldati del mondo » nel quale

presentava il nuovo idrovolante costruito nei cantieri « Blohm und Voss » di Amburgo. Questo trimotore in cui è caratteristica la disposizione dei motori, è dovuto alla genialità del dottor Vogt; e ne ha dimostrato le doti, che lo rendono superiore a quanto è stato precedentemente prodotto, il primo pilota dei cantieri capitano Roediger. Dagli stessi cantieri è uscito, come si ricorderà, l'apparecchio asimmetrico che costituisce la realizzazione di una nuova formula e che proprio per la disposizione del motore entro lo spessore di una delle ali di fianco alla fusoliera, produce sui cacciatori avversari un effetto aberrante. L'apparecchio ha già dato ottimi risultati, ma intanto si parla di costruire altri tipi completamente diversi da quelli finora conosciuti, ed anche di un bombardiere che, a carico completo, sarebbe lanciato mediante un sistema di razzi ad alto potenziale. Questo, naturalmente, per facilitarne il distacco da terra dato il potente carico



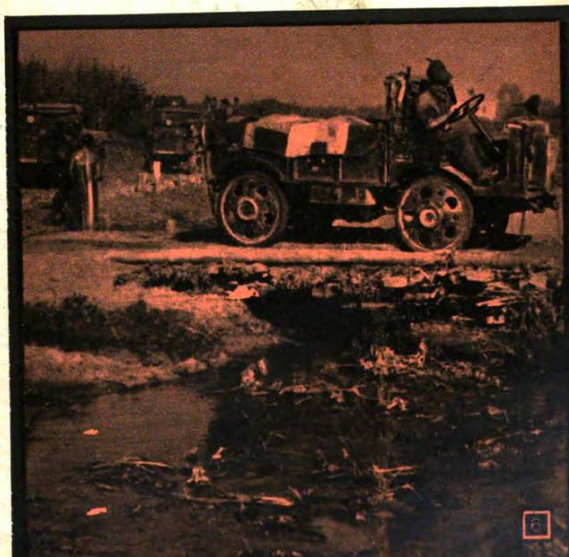


visione di lavoro con gli inglesi, avrebbero in gran parte rinunciato alla costruzione di apparecchi da caccia per dedicarsi a quella dei bombardieri, con un crescendo continuo di dimensioni. Dato che peraltro, a quanto sembra, gli apparecchi fabbricati negli Stati Uniti o nel Canada se non sono prodotti su modelli inglesi prendono lo spunto dalle esperienze britanniche, diremo che la serie dei bombardieri anglosassoni, ha inizio col « Bristol Blenheim » che è stato adoperato quale bombardiere e quale caccia a lungo raggio di azione, potendo portare a bordo notevoli quantitativi di carburante con una velocità di 480 chilometri all'ora ed un armamento che all'inizio del conflitto poteva anche sembrare sufficiente. Sono poi venuti i bombardieri « Stirling » che ancora qualche mese fa venivano considerati i maggiori del mondo, essendo capaci di trasportare un carico di 8 tonnellate di bombe, con un equipaggio di 7 persone e dispo-

nevano di forte blindatura. Accanto ad essi gli « Halifax » realizzavano le stesse alte velocità avendo per concorrenti i « Manchester » che hanno il vantaggio di essere soltanto trimotori. Ma il velivolo su cui si faceva maggior assegnamento e che avrebbe dovuto dire una parola nuova, era l'« Avro-Lanchester » munito di 4 motori del tipo « Hercules », o di fabbricazione « Rolls Royce » in cui la velocità sarebbe stata grandemente aumentata, superando le 300 miglia orarie con un carico di 8 tonnellate di bombe. L'apparecchio, nonostante le millanterie con cui se ne è annunciata l'entrata in servizio nello scorso aprile, supererebbe però di poco lo « Short-Stirling ». La mancanza di un bombardiere in picchiata è particolarmente sentita in Gran Bretagna e ha dato luogo a polemiche vivaci. Si è finito di adottare allo scopo l'« Hurricane », apparecchio da caccia e si aspetterebbe dall'America il « Brewster » già da tempo ordinato ma che sembra tardi a venire.

E' difatti dagli Stati Uniti che gli inglesi si aspettano apparecchi di miglior qualità. Come è noto la costruzione vi si compie con la nota formula della produzione a serie su pista mobile e per un bombardiere gigante si tratterebbe di mettere successivamente a posto 100.000 pezzi. A dirigere la produzione in massa è stato chiamato Girdler Sill, noto quale dirigente delle acciaierie di Pittsburg soltanto da poco convertito dalla sua avversione alla politica presidenziale.

1) Automezzi inglesi distrutti dalle nostre artiglierie sul fronte egiziano (R. G. Luce-Crespi) — 2) Pacchi-dono offerti dal Partito (R. G. Luce) — 3) I famosi carri armati inglesi mucchi di rottami fra le sabbie (R. G. Luce-Canton) — 4) Colonne motorizzate italiane avviate verso le prime linee nel settore del Don (R. G. Luce) — 5) Mentre la battaglia infuria i telefonisti provvedono e ristabiliscono le comunicazioni (R. G. Luce) — 6) Feticose cammine degli automezzi italiani verso le prime linee del settore russo (R. G. Luce).



Nel giro degli interessi è entrato egualmente un altro oppositore e cioè il notissimo fabbricante di automobili Enrico Ford, il quale nella sua Detroit, ha disposto la costruzione di un capannone lungo mezzo miglio e largo un quarto di miglio, nel quale funziona la pista mobile tra una serie di congegni per il trasporto ed il collocamento dei vari elementi e dalla quale dovrebbe uscire bello e completo un velivolo gigante per ogni ora. Anche riconoscendo al sistema delle costruzioni in serie tutto il merito di celerità e precisione di montaggio, non si sa fin quanto la rapidità di produzione non porti scampo alla qualità di ogni apparecchio. Il materiale americano ha già rivelato inconvenienti che sono oggetto di polemiche in Inghilterra, come in Russia. Fra i tipi americani si ha comunque il «Douglas» largamente usato per le traversate oceaniche e per il trasporto di rifornimenti su lunghe distanze. La stessa ditta Douglas ha poi intitolato «Liberator» un miglioramento del vecchio tipo, mentre in concorrenza la fabbrica Curtiss ha annunciato di recente la produzione dei «Curtiss Commando C. 46» che in pieno carico peserebbero 25 tonnellate.

A sua volta la «Boeing Aircraft Co.» annunciava nel luglio scorso la messa in serie del nuovo idrovolante «Searanger» tutto in metallo, destinato alla caccia dei sommergibili. Il costruttore Sikorsky ha invece perfezionato i «Vought Sikorsky Cheesapeake» che già dal 1938 erano in dotazione del servizio aeronavale e che anzi furono catturati in Francia dai tedeschi. Nell'ultimo modello sono stati praticati considerevoli miglioramenti portando l'autonomia ad oltre 2.000 miglia e facendoli atti anche all'accompagnamento di truppe.

Ma gli americani, quasi confessando con ciò la sconfitta nella battaglia per la conservazione delle linee marittime, sono più che altro tratti a studiare la possibilità di impiegare gli aerei, come veicolo da trasporto su grandi distanze. In un articolo pubblicato nell'«Harpers Magazine» da uno specialista, William Sheehan, si legge che 3500 autotrasporti aerei del tipo dell'eccellente bimotore da trasporto «Curtiss Wright» capace di sollevare 22 tonnellate, oppure del tipo «Phy» capace di sollevarne 30, sono sufficienti per trasportare, con un solo balzo, gli effettivi di una divisione motorizzata di 12.000 uomini con tutto il loro materiale. La difficoltà consisterebbe nell'avviarli e proprio per ciò si starebbe studiando un sistema di rifornimento in volo a mezzo di alianti. Capace di 2000 litri di benzina il serbatoio volante prenderebbe il volo a rimorchio del bombardiere cui è destinato e quindi portatosi a quota leggermente superiore ne farebbe il rifornimento attraverso un tubo per poi distaccarsi e ritornare alla base di partenza. Nulla di nuovo in ciò in quanto sono stati proprio i tedeschi a diffondere l'impiego degli alianti e per usi ben più redditizi che non questo in cui si confessa una deficienza della tecnica costruttiva. Non è mancato al riguardo chi abbia intravisto apparecchi enormemente più grandi e più potenti tali da costituire vere navi dell'aria. Nel luglio scorso anche i giornali italiani annunciavano che l'idroplano MARS capace di trasportare un peso di 70 tonnellate era stato collaudato. L'aereo alla presenza di auto-

rità che assistevano da una nave, aveva decollato in 30 secondi dalla baia di Chesapeake e si era mantenuto in volo per 25 minuti facendo felicemente ritorno al punto di partenza. Con una apertura alare di 65 metri e costruito quasi completamente in metallo, l'apparecchio avrebbe una autonomia di volo che gli consente di effettuare senza scalo un viaggio dall'America in Europa con ritorno. I piani costruttivi sono del notissimo tecnico Glen Martin, ma la produzione dovrebbe essere proseguita in serie secondo i suggerimenti dell'armatore Henry J. Kaiser il quale ha svolto una vasta campagna propagandistica per convincere le autorità americane non soltanto a dargli il consenso di convertire i propri cantieri navali in una fabbrica specializzata, ma anche a dargli le ingenti ordinazioni che solo renderebbero redditizio lo sforzo industriale. Il Kaiser è assurdo a notorietà perché, a quanto pare, è stato il primo ad adottare il sistema di montaggio su pista mobile anche delle navi da carico, giungendo a ridurre la costruzione di un piroscafo di 10.000 tonnellate a 34 giorni dall'impiego al varo. Le parti verrebbero costruite in officine specializzate e sorrette e trasportate da gru mobili verrebbero innestate al proprio posto mano a mano che il piroscafo procede lungo la pista di varo. La curiosità maggiore nel nuovo sistema costruttivo è quella che lo scalo verrebbe iniziato in posizione rovesciata e soltanto quando la parte esterna può considerarsi terminata, con un movimento rotatorio verrebbe disposto in posizione normale.

Data la continua distruzione di naviglio, la costruzione di grandi aerei da trasporto sarebbe il solo modo di alleviare la crisi.

Vi sono però difficoltà e non piccole; anzitutto scarseggiano le materie prime indispensabili e sarebbe quindi necessario rivoluzionare completamente i programmi già in corso riducendo il numero degli aerei da combattimento e particolarmente dei bombardieri pesanti a beneficio della costruzione di aeroplani da trasporto. In secondo luogo mancano i motori per un numero così grande di apparecchi. In terzo luogo considerando che occorrono almeno dieci mesi per mettere a punto l'attrezzatura indispensabile ad una produzione in serie, i velivoli in progetto rischierebbero di giungere troppo tardi. Il Kaiser non è riuscito quindi che ad ottenere l'autorizzazione di costruire in via sperimentale soltanto tre apparecchi proprio quando la sua esaltazione di visionario si manifestava nel caldeggiare il progetto di aerei da trasporto di 200 tonnellate, con 8 motori, autonomia di 6000 chilometri, e velocità di 320. L'esperienza ha finora fatto inesorabilmente giustizia di tali utopistiche concezioni e si tratterebbe comunque di stabilire se sia più opportuno impiegare l'acciaio e l'alluminio disponibili in aeroplani piuttosto che in navi la cui deficienza rappresenta la tragica realtà odierna. E qui bisogna pensare che una sola nave porta ben altro che un aeroplano MARS in cento viaggi e che cento aeroplani MARS sono assai più difficili a costruire e risultano assai più costosi che non un piroscafo da 10.000 tonnellate. Prima ancora che l'aeroplano parta, già quindi l'utopia si è spezzata le ali contro la realtà.

G. D. B.



NEI CIELI DELL'ARTICO

Un complesso d'operazioni aeree è destinato a recidere agli avversari le fonti d'alimentazione della guerra in quanto soprattutto gli anglosassoni nulla risparmiarono perché la mole ingente di materiale bellico inviato al fronte orientale raggiunga la sua destinazione, e non rifugono dall'impiegare per tal compito anche varie unità di grosso tonnellaggio per la scorta ai convogli formati talvolta di una cinquantina di piroscafi anche di grosso tonnellaggio.

Se però da parte anglosassone nulla viene risparmiato per assicurare ai preziosi carichi il libero percorso nelle infide acque artiche, da parte tedesca niente viene risparmiato per non far giungere a destinazione gli attesi rifornimenti. Da questa gara di misure di sicurezza da una parte e di solerte vigilanza dall'altra derivano spesso episodi clamorosi e rovinosi, dei quali la Luftwaffe ed i sommergibili tedeschi sono i brillanti protagonisti. L'ultimo di essi ebbe a verificarsi tra il 13 ed il 20 set-

tembre; la Luftwaffe vi svolse un ruolo preponderante dal momento in cui il convoglio venne avvistato fino a quando le residue unità scampate si sottrassero alla vista degli aerei.

Si trattava del più grosso convoglio (45 piroscafi) sinora avviato verso porti sovietici. Di essi ben 25 vennero affondati dagli aerei ed 8 furono così danneggiati da ritenersi molto probabilmente affondati anch'essi. Un cc. tt. inoltre e due battelli di sorveglianza furono affondati ed un secondo cc. tt. gravemente danneggiato da bombe. I sommergibili alla loro volta riuscirono ad affondare 5 piroscafi ed a piazzare siluri su altri 2 cc. tt. Complessivamente così il nemico perdeva sicuramente 30 piroscafi e molto probabilmente altri 8, per un tonnellaggio complessivo di circa 300 mila tonnellate.

E sì che il comando del convoglio si avvantaggiava delle eccezionali sfavorevoli condizioni ambientali, che accompagnano la navi-



gazione in questo periodo di lunghe notti nordiche, mentre il comando della *Luftwaffe* e quello dei sommergibili dovettero prodigare il massimo impegno per scoprire il nemico e non dargli tregua.

Il convoglio navigava a ridosso della banchisa polare e le navi di protezione procedevano parallelamente e molto distanziate dal gros-

Il giorno 14, nonostante le peggiori condizioni meteorologiche rinfredate da pessima visibilità, e nonostante alcune navi tentassero di invertire la rotta verso nord-ovest, gli attacchi vennero efficacemente reiterati. Un grosso piroscafo carico di munizioni, colpito da bombe, saltò in aria in modo impressionante. A tutto il giorno 15 ben 16 navi erano

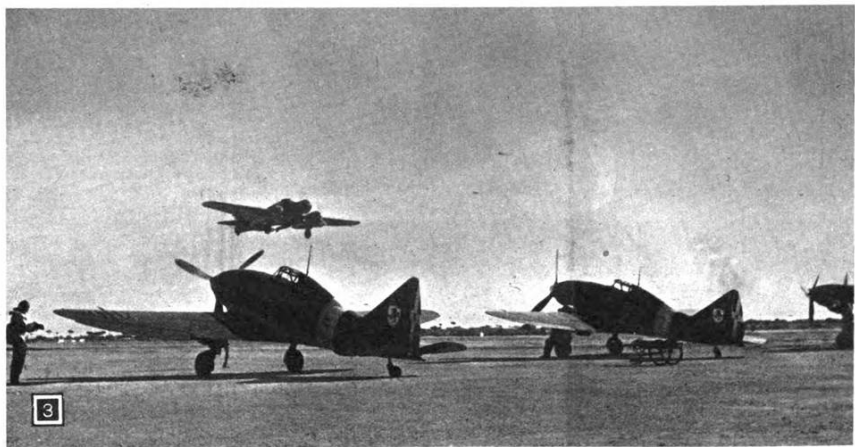
ramente disastrose un grande e dispendioso tentativo angloamericano di apportare ossigeno alla resistenza sovietica. Dei piroscafi affondati molti dovevano contenere aeroplani, a giudicare da alcune casse contenenti elementi di ala, che le correnti marine riuscirono a ricacciare verso le coste settentrionali della Norvegia.

A completare la programmatica opera di sgretolamento di tutto il sistema marittimo sovietico nel Mar glaciale, la *Luftwaffe* ebbe ad eseguire varie incursioni offensive sugli impianti portuali e sui grandiosi depositi del porto di Arcangelo, nel quale il traffico durante l'estate si è venuto sempre più avviando, essendo Murmansk, per la sua vicinanza alla zona di combattimento, troppo sottoposta alle offese aeree.

E non solo nella rotta di avvicinamento ai porti sovietici, ma anche nella rotta inversa dai porti sovietici verso lo Spitzberg e verso i lontani porti americani l'offesa aeronavale germanica ha modo di svilupparsi, come lo dimostra l'attacco ad un altro convoglio di ritorno, eseguito il 24 corr. nell'Artico e nella zona dell'Atlantico, quando ben 19 piroscafi, 3 cc. tt. ed una corvetta furono colati a picco, prevalentemente da sommergibili.

La cooperazione aeronavale realizzata dai tedeschi nelle difficili regioni artiche ha raggiunto ormai uno stadio di grande perfezione. Essa ha per protagonisti equipaggi addestrati ad agire nello speciale ambiente polare, dove la guerra aerea si estrinseca in condizioni assai difficili e continuamente mutevoli, i quali sanno trarre vantaggio a loro riguardo anche di quelle che a prima vista sembrerebbero condizioni sfavorevoli.

VINCENZO LIOY



1) Da una nostra base aerea un pilota da caccia parte per una missione di guerra (R. G. Luce) — 2) I veloci "Macchi" vanno verso il nemico (R. G. Luce) — 3) Aerei di ogni tipo (a) arrivo e in partenza (R. G. Luce) — (b) E sono sempre gli aerei che fanno scorta ai convogli in navigazione. (R. G. Luce)

so dei mercantili, in maniera da avvistare tempestivamente l'atteso attacco germanico e dar tempo al naviglio scortato di diradare le formazioni, per presentare il minor bersaglio agli attaccanti. Nonostante questa abile tattica difensiva, la *Luftwaffe* riuscì a sorvolare più volte il cordone di protezione, portando la propria offesa quasi esclusivamente sui piroscafi, che costituivano il principale bersaglio da colpire.

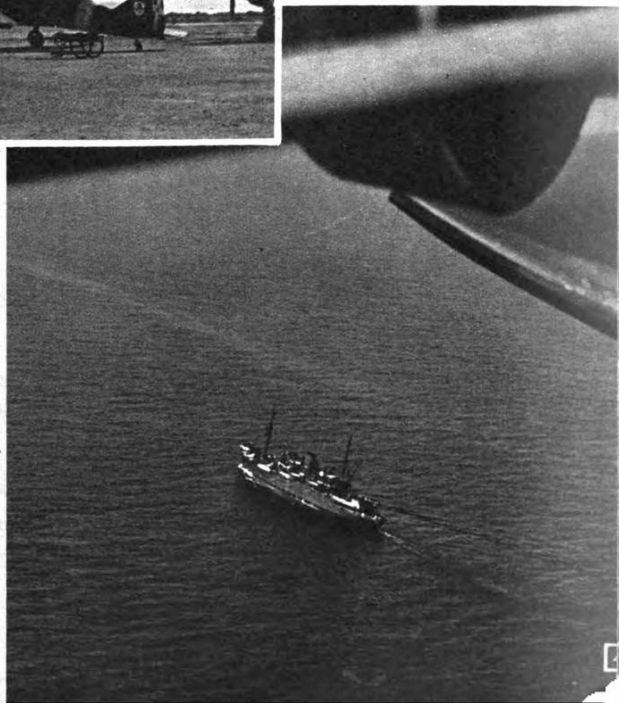
I primi attacchi avvennero il 13 settembre. Benché fortemente ostacolati da fitti banchi di nebbia vagante, gli aerei tedeschi dall'alba al tardo tramonto riuscirono ad affondare ben 61 mila tonnellate di naviglio mercantile. Alla difesa formidabile delle navi di scorta e degli stessi piroscafi si aggiunse la reazione della caccia a grande autonomia, partita evidentemente dallo Spitzberg; senza alcun risultato pratico però, perché i tedeschi riuscirono ad abbattere due caccia inglesi.

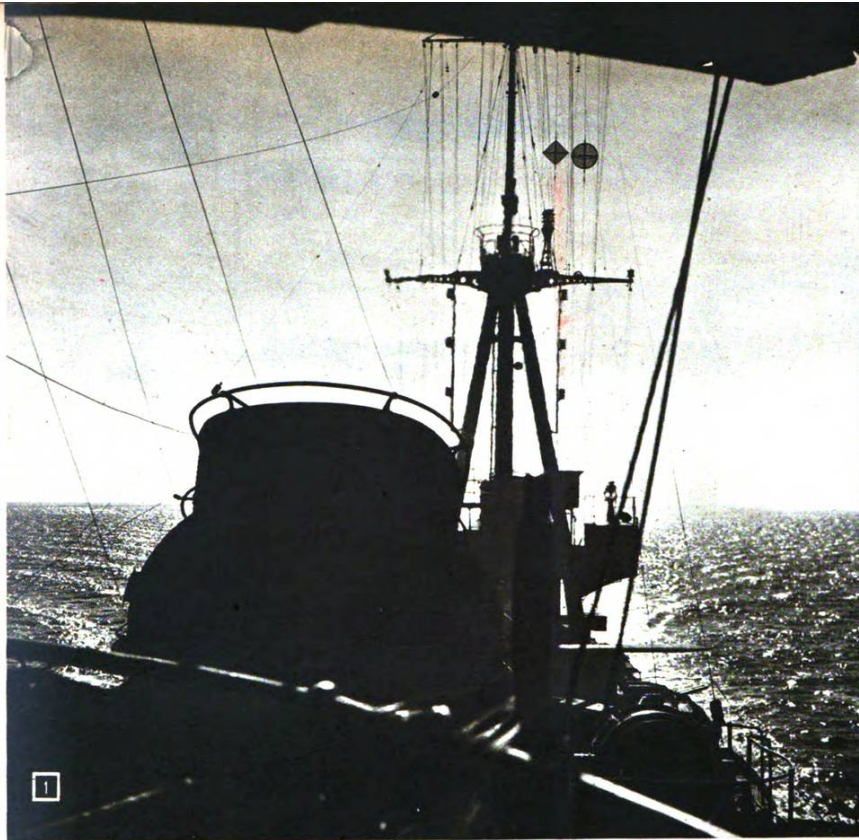
state colate a picco per complessive 120 mila tonnellate. Il resto del convoglio, prima che potesse avvicinarsi alla meta, fu decimato ancora ed altre 8 navi vennero affondate per un totale di altre 60 mila tonnellate.

Si svolgeva nel frattempo l'opera dei sommergibili, resa particolarmente pericolosa per la nera caligine e le montagne di ghiaccio vaganti.

Le residue navi furono attaccate dagli aerei il giorno 20 poco al largo della foce del Dwina, nel golfo di Arcangelo. Qui la difesa avversaria fu intensificata dall'apporto delle batterie costiere e dalla caccia sovietica. Una nave di 8000 tonnellate venne affondata, un'altra da 4000 si ebbe a bordo due bombe di grossissimo calibro che vi provocarono un grande incendio, mentre nel cielo della baia in movimentato duello aereo un caccia sovietico veniva abbattuto.

Si concludeva così in maniera ve-





LA SORTE DI UN CONVOGLIO VELOCE AMERICANO

Fra quanti comunicati straordinari hanno annunciato e continuano ad annunciare al mondo i continui e progressivi successi della campagna sottomarina, ne è intervenuto di recente uno di contenuto e di significato diverso dal solito e che merita quindi uno speciale commento. Di consueto i bersagli dei som-

mergibili in Atlantico sono costituiti da convogli di piroscafi da carico; potrà variare il numero dei piroscafi, potrà variare il dislocamento di ciascuno di essi (sebbene entro limiti non molto estesi, perchè le navi da carico atte ad attraversare l'Oceano e normalmente adibite al traffico dell'Atlantico sono unità da

almeno 5 o 6000 tonnellate fino a 10 o 12.000); varierà anche il tipo e il numero delle unità e delle forze navali di scorta in relazione alla importanza dei carichi recati dal convoglio; ma, nelle linee generali, le formazioni anglo-sassoni che i sommergibili debbono scoprire e attaccare presentano più o meno le

medesime caratteristiche. In particolare va notato che la loro velocità è modesta, appunto perchè le velocità dei piroscafi da carico sono basse.

I sommergibili hanno quindi la possibilità — al richiamo di uno di essi che ha scoperto il convoglio e che ne segue i movimenti — di raggiungere la rotta nemica anche se erano in agguato in zone lontane e successivamente di compiere quelle manovre di inseguimento dei convogli per lungo tratto della traversata dalle quali traggono la maggior parte dei loro successi. La velocità gioca insomma una parte fondamentale nella guerra sottomarina e la elevata velocità in superficie, realizzata dai sommergibili germanici mediante la adozione di perfettissimi motori a combustione, di peso e ingombro assai modesti in relazione alla potenza sviluppata, è stata indubbiamente una delle più sgradite sorprese che l'Ammiragliato britannico abbia avuto nel corso di questa guerra.

D'altra parte, per gli anglo-sassoni è tutt'altro che facile trovare un rimedio efficace. Come potrebbero essi, nelle difficoltà nelle quali già si trovano, rinunciare ad impiegare tutto il naviglio mercantile lento, il quale costituisce la parte preponderante del loro tonnellaggio? Negli ultimi decenni, nell'intervallo fra le due guerre mondiali, anche le velocità delle navi mercantili sono andate crescendo; si è molto parlato di navi da carico veloci, cioè di navi che invece dei consueti 8 o 10 nodi delle « carrette » ne fanno 15, 17, 20; navi di questo genere, da carico o miste, a vapore o più spesso a motore, ne sono state costruite e ne esistono; ma gli inglesi e gli americani non potrebbero davvero proporsi di usare soltanto questa parte limitata del loro naviglio mercantile, dal momento che neppure con la totalità delle loro flotte da carico riescono a provvedere pienamente alle esigenze della loro strategia e della loro economia di guerra.

Rimane da domandarsi se però, col tempo e sotto questo aspetto, le cose vadano migliorando per gli anglo-sassoni. La risposta è nettamente negativa, giacchè i cantieri inglesi e nord-americani continuano a costruire navi da carico lente, come quelle finite in fondo al mare che debbono essere rimpiazzate. Anche se si volesse, almeno fino a un certo punto, credere a un qualche fondamento di verità a proposito delle cifre mirabolanti denunciate dalla propaganda anglo-sassone sulla pro-



duzione dei cantieri navali dell'Inghilterra e degli Stati Uniti e sui tempi record di costruzione delle navi; non si può credere al « miracolo dei miracoli » e cioè che costruzioni in serie così affrettate nei progetti e nelle esecuzioni, così semplificate nell'ansia febbrile di mettere in linea sempre nuove unità per provvedere a sempre nuove assillanti esigenze, rappresentino per giunta dei modelli di perfezione e costituiscono addirittura un formidabile progresso rispetto alle unità preesistenti. Neppure la propaganda nemica, d'altronde, si azzarda a sostenere una tesi così assurda. E' implicito, è inevitabile, è ammesso che la quantità vada a scapito della qualità; le nuove navi non saranno dunque migliori delle vecchie; il rapido rinnovamento delle flotte mercantili anglo-sassoni, determinato dalle distruzioni operate dalla guerra e dalle ricostruzioni incrementate fino all'estremo limite delle possibilità, non si tradurrà in un generale aumento della velocità del naviglio mercantile dei nostri nemici. Per questo riguardo, dunque, il rimedio al pericolo subacqueo, l'antidoto alla fiera attività distruttrice degli « U-Boote » non si profila neppure sul più lontano orizzonte degli Ammiragliati di Londra e di Washington. Ma, se qualche velleità e qualche speranza si nutrivano al riguardo in Inghilterra e in America, l'attacco e la parziale distruzione di un convoglio eccezionalmente veloce e cioè costituito addirittura da grandi navi da passeggeri, dovrebbe averle soffocate sul nascere.

La magnifica prova delle loro possibilità che hanno dato i sommergibili germanici in questa recente occasione contro un bersaglio di così insolita composizione è veramente significativa. La velocità è un'arma difensiva per qualunque nave contro qualunque nemico.

Con la sola protezione delle loro alte velocità le navi mercantili hanno potuto talvolta sfuggire persino alle forze di superficie. Si ricorderà che, proprio all'inizio di questo conflitto, il « Bremen », il grande transatlantico germanico trattenuto ad arte dalle autorità nord-americane nel porto di New-York con futili pretesti fino a comprometterne irrimediabilmente il tempestivo rimpatrio, riuscì a eludere la vigilanza degli incrociatori britannici che lo ricercavano in Atlantico e a raggiungere incolume il porto di Murmansk; successivamente riuscì (prima ancora della impresa della Norvegia, e quindi in condizioni difficilissime) a



violare il blocco britannico all'ingresso settentrionale del Mare del Nord e a fare ritorno in Germania. Frutto di audacia e di perizia tecnica e marinai; ma frutto anche della altissima velocità di questo colosso del mare, che altrimenti sarebbe caduto quasi certamente preda delle navi nemiche.

Nei confronti del pericolo sottomarino la velocità ha una importanza in certo qual modo ancora maggiore. Essa giuoca due volte sulle vicende dell'attacco a un convoglio o ad una formazione navale in pieno Oceano. In primo luogo influisce sulla possibilità del sommergibile di spostarsi dalla posizione nella quale si trova inizialmente fino a raggiungere la rotta seguita dalle navi da attaccare prima che queste vi transitino. Si tratta di grandi spostamenti in superficie, cioè per lo meno dell'ordine delle centinaia e centinaia di miglia, da compiere a forti andature perché il nemico non sfugga e l'occasione non venga a mancare. In secondo luogo la velocità torna in causa nelle acque e nel corso dell'azione offensiva. Questa si può svolgere di giorno, in forma di attacco in immersione, oppure di notte, per lo

più in superficie. Per attaccare in immersione il sommergibile deve evidentemente precedere il convoglio, appostarsi lungo la sua rotta e attendere al varco. Ma le rotte non sono disegnate sulla superficie uniforme degli oceani colla precisione di una ferrovia o d'una autostrada, né sono seguite con altrettanta invariabile precisione dalle navi. Se pare non è intervenuto un decisivo cambiamento di rotta del convoglio, il quale cerca anche in questo modo di schivare l'offesa, in genere il sommergibile non si troverà esattamente « di prua » alle navi nemiche, ma spostato più o meno da un lato o dall'altro.

Dovrà dunque, al loro passaggio, avvicinarsi ad esse fino a distanza di lancio, cioè fino a poche centinaia o al più pochissime migliaia di metri. E poiché il sommergibile immerso è assai lento (perché impiega un apparato di propulsione elettrico di potenza notevolmente minore di quello a combustione che impiega in superficie, nel mentre la resistenza al moto è maggiore) si comprende che questa manovra di avvicinamento ha tanto maggiore probabilità di

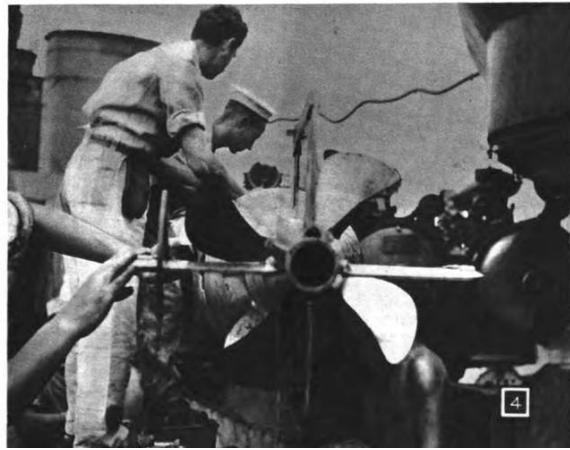
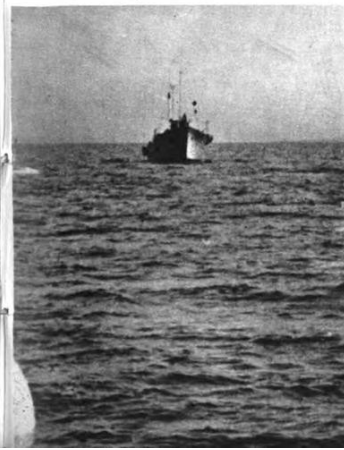
riuscire quanto più lento è il bersaglio.

Per l'attacco in superficie si può dire altrettanto giacché, se le navi nemiche sono più veloci del sommergibile, questo è nella impossibilità di inseguirle e di offenderle; l'inseguimento è invece tanto più agevole e l'offesa si può rinnovare con tanta maggior frequenza quanto più lento è il convoglio.

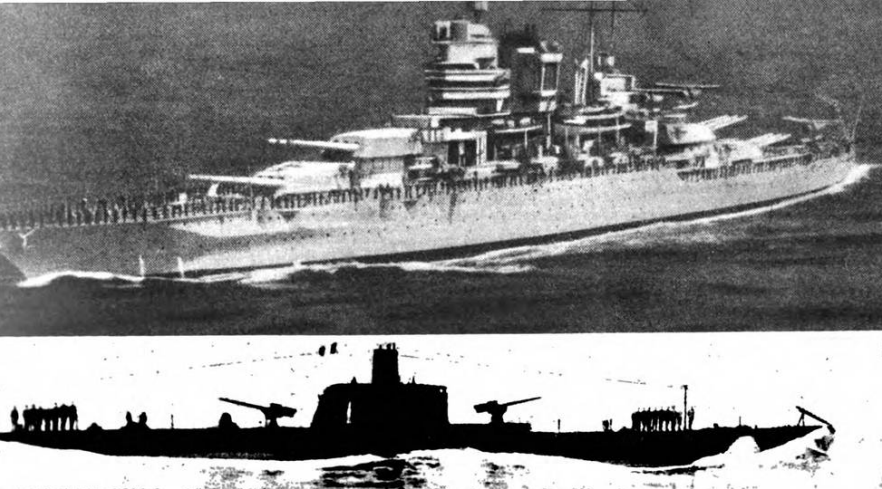
A tutto questo si aggiunga che, a parità di ogni altra condizione, la velocità del bersaglio influenza anche la probabilità del siluro di colpire (si pensi al caso limite di un bersaglio fermo); e si resterà convinti della importanza capitale della velocità nella difesa contro il sommergibile. Ebbene, è alla luce di queste nozioni che deve essere valutata, nel campo tecnico navale, la parziale distruzione del convoglio veloce carico di truppe nord-americane, del quale, come è noto, sono andati perduti il *Reina del Pacifico*, di 17.000 tonnellate, il *Viceroy of India* di 19.000 tonnellate, una unità del tipo *Derbyshire* di 11.000 tonnellate e un cacciatorpediniere, mentre di altre unità colpite si ignora la sorte.

Ma naturalmente il valore tecnico dell'episodio non ne esaurisce l'importanza; giacché il solo fatto che neppure con le più veloci unità mercantili, delle quali non hanno certo abbondanza, gli anglosassoni riescono a traversare incolumi l'Atlantico, il fatto che già nella traversata fra porti nord-americani a porti britannici i reparti dell'Esercito degli Stati Uniti comincino a subire gravi mutilazioni non può mancare di ripercussioni psicologiche e politiche tutt'altro che propizie alla causa delle Democrazie.

GIUSEPPE CAPUTI



- 1) Navigazione nel Mediterraneo — 2) Un nostro motoscafo sul Ladoga (R. G. Luce) — 3) Dragamine nel continuo pattugliamento del mare (R. G. Luce) — 4) Interno ad un siluro in una nostra unità.



BOLLETTINO STRAORDINARIO N. 863

Il Quartier Generale delle Forze Armate comunica in data 6 ottobre:

Questa notte alle 2.34 (ora italiana) in latitudine 12.15' nord e longitudine 14.25' ovest, e cioè a circa 300 miglia per Sud Ovest da Freetown (Africa Occidentale), il sommergibile atlantico "Barbarigo", comandato da Enzo Grossi, ha attaccato una corazzata statunitense del tipo Mississippi, che navigava con rotte 150 a velocità di nodi 13. La corazzata, colpita a prora da 4 siluri, è stata vista affondare.

Questa, o Legionari dei Battaglioni "M", e la consegna del Ventennale. Più che una consegna: è un giuramento.

3031. BOLLETTINO N. 858.

Il Quartier Generale delle Forze Armate comunica in data 2 ottobre:

Nell'aspro combattimento in cui veniva infranto l'attacco nemico, segnalato dal bollettino di ieri, si è particolarmente distinti la divisione "Folgore": numerosi carri armati avversari risultano pure distrutti.

Questa notte, durante un bombardamento compiuto da velivoli britannici su Tobruk, un apparecchio precipitava in fiamme centrato dal tiro della difesa.

Nei pressi di Pargos (Creta) uno "Spiffire" era costretto ad atterrare alla caccia germanica: il pilota è stato fatto prigioniero.

DOCUMENTI E BOLLETTINI DELLA NOSTRA GUERRA

3022. BOLLETTINO N. 851.

Il Quartier Generale delle Forze Armate comunica in data 25 settembre:

In Egitto tiri di artiglierie e attività esplorativa di reparti aerei. Questa notte nostri bombardieri di grande autonomia hanno attaccato la base di Gihlittera: incendi sono diventati sugli obiettivi. Tutti i velivoli sono ritornati alla base.

3023. BOLLETTINO N. 852.

Il Quartier Generale delle Forze Armate comunica in data 26 settembre:

Nel settore settentrionale del fronte egiziano vivace attività delle opposte artiglierie. Pattuglie nemiche che tentavano di avvicinarsi alle nostre linee sono state volte in fuga.

In combattimenti aerei, cacciatori germanici hanno abbattuto due "Spiffire" nel cielo di Malta.

3024. MESSAGGIO DEL CONTE CIANO NELL'ANNUALE DEL PATTO TRIpartito.

Ecco il testo del messaggio che il conte Ciano ha pronunciato alla radio, a celebrazione del secondo anniversario della firma del Patto Tripartito: «Due anni o sono - il 27 settembre 1940 - l'Italia, la Germania e il Giappone stringevano a Berlino quel Patto Tripartito che doveva suggellare e consacrare nei vincoli di una indissolubile alleanza la solidarietà di spiriti, di forze e di intenti delle tre Nazioni. Noi celebriamo oggi questo anniversario con la incrollabile volontà che abbiamo di portare a compimento la nostra opera, con la fede che abbiamo nella nostra vittoria, con la certezza che abbiamo negli ideali per i quali i nostri popoli oggi duramente ed eroicamente combattono.

Questi ideali noi avevamo in mente il giorno che concludemmo il Patto Tripartito. Il Patto Tripartito non nacque da un puro calcolo diplomatico e neppure dalla immediata necessità della guerra, ma dalla profonda coscienza che avevano e che hanno i nostri popoli della unità della causa che essi sono chiamati a servire, dell'unità dei destini per i quali sono chiamati a combattere.

L'Italia, la Germania e il Giappone hanno rappresentato in questi anni le grandi forze di rinnovamento della storia del mondo, e una soprema solidarietà ha legato e lega queste forze, nella loro lotta per aprire la via alle rivendicazioni dei vitali diritti delle Nazioni, per porre le basi ed assicurare le condizioni di un nuovo ordine di cose, inteso a promuovere il benessere.

la stabilità, la sicurezza dei popoli. Questa è stata la premessa, questo è l'obiettivo del Patto Tripartito e del progressivo sviluppo della sua potenza e della sua sfera di azione, con la partecipazione di quegli Stati - la Bulgaria, la Croazia, la Romania, la Slovacchia, l'Ungheria - che si sono associati a noi per il trionfo della nostra causa. Per questa causa noi oggi strenuamente lottiamo: per realizzare le aspirazioni del mondo fondato sulla giustizia, quella pace con giustizia che è stata costantemente l'alto obiettivo dei grandi Capi che reggono i nostri destini e che il loro genio e la vittoria delle armi sapranno assicurare all'Europa e al mondo.

3025. BOLLETTINO N. 853.

Il Quartier Generale delle Forze Armate comunica in data 27 settembre:

Sul fronte dell'Egitto, tiri delle artiglierie nemiche sono stati efficacemente controffatti dalle nostre.

Intensa l'attività aerea. Nella giornata, formazioni germaniche hanno attaccato, con successo, l'isola di Cipro, distruggendo al suolo alcuni velivoli. L'aviazione nemica perdeva, in combattimento, otto apparecchi: un altro veniva abbattuto dalla difesa della piazza di Tobruk.

Nel pressi di Crotone, un ricognitore britannico, colpito dalle batterie contraeree, è precipitato in m.a.e.

Un velivolo non è ritornato alla base dalle azioni degli ultimi due giorni.

3026. BOLLETTINO N. 854.

Il Quartier Generale delle Forze Armate comunica in data 28 settembre:

Nel settore del fronte di El Alamein, intensi tiri delle opposte artiglierie.

In combattimento aereo un bombardiere nemico è stato abbattuto. Velivoli britannici hanno ieri attaccato Bengasi danneggiando alcune abitazioni private e causando undici feriti tra la popolazione.

Nel cielo di Malta, la caccia tedesca ha distrutto uno "Spiffire".

Un nostro sommergibile non è rientrato alla base.

Risultata salvata la maggior parte dell'equipaggio, le famiglie dei mancanti sono state informate.

3027. BOLLETTINO N. 855.

Il Quartier Generale delle Forze Armate comunica in data 29 settembre:

Sul fronte egiziano fuoco di artiglieria particolarmente vivace nel settore settentrionale.

Nostri velivoli d'assalto hanno bombardato e mitragliato, in prolungata a-

zione notturna, la stazione ferroviaria di el Hamman.

Il nemico ha compiuto una nuova incursione su Tobruk durante la quale un aereo, colpito dalla difesa della Piazza, è precipitato in fiamme.

3028. BOLLETTINO N. 856.

Il Quartier Generale delle Forze Armate comunica in data 30 settembre:

Sul fronte dell'Egitto nessun avvenimento di rilievo.

In duelli aerei cacciatori tedeschi abbattavano 6 velivoli avversari; un altro apparecchio veniva distrutto dalle batterie contraeree di Tobruk.

Una incursione nemica su Porto Empedocle e località vicine ha causato 16 morti e 13 feriti tra la popolazione e danneggiato alcune abitazioni.

Aeroplani britannici hanno sganciato bombe su La Canea e sulla baia di Suda (Creta): non sono segnalati danni.

3029. BOLLETTINO N. 857.

Il Quartier Generale delle Forze Armate comunica in data 1 ottobre:

Fanterie nemiche appoggiate da reparti blindati hanno attaccato ieri quattro posizioni nel settore meridionale del nostro schieramento in agguato.

L'attacco è stato stroncato con sensibili perdite per l'avversario: abbiamo preso oltre 200 prigionieri.

Un velivolo britannico risulta abbattuto in combattimento dalla caccia germanica; un altro, colpito dalle batterie contraeree di Tobruk, era costretto ad atterrare nella zona di Marsa Luç; l'equipaggio composto di sei sottufficiali veniva catturato.

E' continuato il bombardamento degli aeroporti di Malta: nel cielo dell'isola cacciatori tedeschi distruggevano un "Curtiss".

3030. IL DUCE AI LEGIONARI DEI BATTAGLIONI "M".

In occasione del 1° annuale della fondazione dei battaglioni "M", il Duce ha pronunciato le seguenti parole:

«Legionari dei Battaglioni "M"!

Voi avete oggi l'orgoglio di celebrare il primo annuale della vostra fondazione, qui tra le rovine superstiti ed esultanti della Roma repubblicana e imperiale, ai piedi del Palatino, fra il Tempio della Fortuna Virile, quello di Vesta e il quadriportico di Giannio.

Io ho la gioia e l'onore di consegnare a molti di voi le ricompense al valore guadagnate e meritate sui campi di battaglia.

Durante questi dodici mesi voi avete dimostrato coi fatti di possedere le qualità spirituali e fisiche che vi devono distinguere fra tutti e da tutti: fedeltà assoluta, dogmatica alla dottrina e agli insegnamenti del Fascismo, fedeltà sigillata col sangue, non coi vani e spesso non limpidi inchiestori, disciplina esemplare, centesimo irreprensibile, cameratismo più che fraterno dell'uno per tutti e tutti per uno, e nel combattimento l'impeto e la implacabilità dei leonari di Cesare.

Nel vostro cuore di giovani veramente degni di vivere e di combattere in questa epoca decisiva che vedrà il Littorio trionfante, due sentimenti devono frenare: uno di amore verso l'Italia, l'altro di odio inestinguibile contro tutti i suoi nemici.

CRONACHE DELLA GUERRA



È in vendita in LIMITATO NUMERO DI COPIE il

TERZO VOLUME

della raccolta di questa Rivista che contiene i fascicoli dal 4 Gennaio al 28 Giugno 1941-XIX

Il volume rilegato in mezza tela a rilievo viene spedito franco di porto L. 100 in Italia versando sul C/C Postale N. 1/24910 a

TUMMINELLI EDITORE - ROMA

I collezionisti che hanno iniziato tardi la raccolta della Rivista possono completarla unicamente con questo volume, essendo

ESAURITI I FASCICOLI SEPARATI

CALENDARIO DEGLI AVVENIMENTI

VENERDI' 25 — *Situazione militare.*

Nel Caucaso continua l'avanzata tedesca. Nel settore di Stalingrado nuovi punti strategici conquistati dai tedeschi. Attacchi di diversione sovietici a nord della città falliti. Tentativo di passaggio del Don, attacchi presso Voronez e nel settore centrale e settentrionale respinti. Incurioni aeree inglesi sul Baltico e sul Mare del Nord. 5 apparecchi abbattuti. Attacchi aerei germanici sulla costa meridionale dell'Inghilterra.

SABATO 26 — *Avvenimenti politici e diplomatici.*

In occasione dell'Annuale del Patto Tripartito sono stati pronunciati messaggi dai Ministri degli Esteri delle nazioni alleate.

Situazione militare.

Nella parte nord occidentale del Caucaso e sul Terek posizioni nemiche conquistate dai tedeschi. Continua la lotta nella città di Stalingrado. Bombardamento aereo di Astrakan. Combattimenti presso Voronez, nel settore centrale e a sud del lago Ilmen. In occidente attacco aereo inglese a Odo. Incurione aerea tedesca sull'Inghilterra sud-occidentale. In Oriente bombardamento aereo nipponico di Porto Darwin e di Porto Moresby.

DOMENICA 27 — *Situazione militare.*

Continua l'avanzata germanica nel Caucaso e nella parte settentrionale di Stalingrado. Attacchi nemici di asserrigimento falliti a nord e a sud della città. Combattimenti presso Rjev, a sud-est del lago Ilmen e a sud del Ladoga. Tentativi sovietici di passare la Neva a Pietroburgo falliti. Azione di bombardamento aereo nel settore del mare glaciale.

LUNEDI' 28 — *Situazione militare.*

La situazione non ha subito notevoli mutamenti sul fronte orientale. Nell'Atlantico settentrionale i sottomarini germanici hanno affondato tre grossi trasporti di truppe americane, nonché un cacciatorpediniere. Due trasporti sono stati danneggiati. In Cina i giapponesi hanno iniziato una nuova offensiva.

MARTEDI' 29 — *Situazione militare.*

Nel Caucaso bombardamento aereo di Tuapse. La lotta nella città di Stalingrado prosegue senza sosta, malgrado gli attacchi di alleggerimento nemici. Operazione locale nel settore del Don. Attacco aereo germanico di Arancello. In Occidente attacchi aerei germanici sull'Inghilterra sud-orientale.

MERCOLEDI' 30 — *Avvenimenti politici e militari.*

A Berlino il Führer pronuncia un importante discorso politico in occasione dell'inaugurazione della X campagna per il soccorso invernale.

A Londra Churchill parla alla Camera dei Comuni sulla situazione militare.

Situazione militare.

Avanzata germanica nel Caucaso e nella città di Stalingrado. Attacchi sovietici respinti nel settore del Don da truppe italiane e tedesche. Attacchi germanici nel settore settentrionale. Nuovo bombardamento aereo di Arancello. In Occidente incurioni aeree inglesi sul territorio del Mare Baltico. Attacchi aerei germanici sull'Inghilterra meridionale e sud-orientale. Nel Pacifico due trasporti di truppe americane affondati presso le isole Salomone. Nel Mare del Nord l'Arafura alcune isole sono occupate dai giapponesi.

OCTOBRE

GIOVEDI' 1 — *Situazione militare.*

Nel Caucaso e a Stalingrado continuano i combattimenti. Attacchi sovietici respinti a Voronez, presso Rjev. Nelle retrovie del settore centrale forti bande sovietiche annientate. Nel settore nord nuclei sovietici accerchiati. In Egitto attacco inglese stroncato. In Occidente attacchi aerei germanici sull'Inghilterra meridionale e sud-orientale.

Attacchi aerei germanici sull'Inghilterra meridionale e sud-orientale.

lale. Nell'Atlantico, durante il mese di settembre, 136 navi nemiche affondate da sottomarini germanici; 10 unità da guerra nemiche affondate durante lo stesso periodo da unità subacquee e di superficie germaniche. L'arma aerea tedesca ha affondato 35 navi mercantili, 7 unità da guerra, oltre a numerose unità leggere.

VENERDI' 2 — *Situazione militare.*

Continua l'avanzata tedesca sul Caucaso nord-occidentale. A Stalingrado espugnazione del sobborgo di Orlovpi. Attacchi sovietici respinti a nord della città. Operazioni tedesche d'attacco a sud-est del Lago Ilmen. In Egitto attività aerea italo-germanica. In Occiden-

te incursione aerea inglese sulla Germania settentrionale. 22 apparecchi inglesi abbattuti. Scontro navale fra unità leggere davanti alle coste olandesi.

L'arma aerea britannica ha perduto, nel periodo di tempo dal 20 al 30 settembre 85 apparecchi di cui 34 nel Mediterraneo ed in Africa Settentrionale. Durante lo stesso periodo di tempo sono andati perduti 18 apparecchi tedeschi.

Direttore responsabile: Renato Caniglia

Tumminelli, Istituto Romano di Arti Grafiche
Roma - Città Universitaria

Novità Tumminelli

NELLA

NUOVA BIBLIOTECA ITALIANA

diretta da
ARNALDO BOCELLI

abbiamo pubblicato:

**7. CARLO LINATI:
APRILANTE**
(SOSTE E CAMMINI)

Un volume di 234 pagine

L. 20



CARLO LINATI

APRILANTE. C'è, in queste nuove prose, il più genuino Linati: il Linati viaggiatore e osservatore fra alacri e nostalgici di genti, ambienti, paesi, specie della sua terra lombarda e mantovana. Il Linati diarista, impressionista, che, come ai suoi incontri di sosta e cammino sa dare un romantico sapore di scoperta, di avventura; così dalle sue note di taccuino sa trarre figure e quadretti di una grazia leggera, vivace, cordiale. Il Linati, insomma, paesista lirico che alla sua pagina — in apparenza semplice e svagata — riesce spesso a conferire, con sottile industria, essenzialità di movenze e di tono.

**8. MARIO PRAZ:
MACHIAVELLI
IN INGHILTERRA**
(ED ALTRI SAGGI)

Un volume di 360 pagine

L. 35



MARIO PRAZ

MACHIAVELLI IN INGHILTERRA. Riuscire dalla minuta indagine filologica, dalla ricerca industriosa delle fonti letterarie, dal raffronto puntuale dei testi, alla ricostruzione estrosa di un'epoca e ambiente culturale, alla storia del gusto e del costume, conciliare il rigore del metodo con le esigenze dell'immaginativa e dello stile: tale è l'assunto, e il risultato, di ogni libro o scritto del Praz. Permetto questi nuovi saggi, pur avendo ciascuno un suo disegno e carattere, di fatto si integrano a formare — quasi ampi capitoli di storia — una caustica trattazione della fortuna della nostra lingua e letteratura in Inghilterra, dai tempi di Chaucer ad oggi, e quello sulla « leggenda nera » di Machiavelli, che ne costituisce il centro, illumina in modo originale non solo certi importanti influssi della nostra cultura su quella inglese, ma la stessa « forma mentis » degli Inglesi nei riguardi dell'Italia e degli Italiani.

IMMINENTI:
**9. BINO SANMINIATELLI
CERVO IN MAREMMA**
**10. MARIO TOBINO
LA GELOSIA DEL MARINAIO**



NELLA STESSA NUOVA BIBLIOTECA ITALIANA SONO STATI GIÀ PUBBLICATI:

1. BONAVENTURA TECCHI, *La vedova timida (racconti)* L. 18
2. FRANCESCO JOVINE, *Signora Ava (romanzo)* „ 25
3. PIETRO PAOLO BROMPEO, *Il lettore vagabondo (saggi e note)* „ 30
4. LUIGI BARTOLINI, *Il cane scontento ed altri racconti* „ 20
5. GIANI STUPARICH, *Notte sul porto (racconti)* „ 20
6. SILVIO D'AMICO, *Dramma sacro e profano* „ 25

ABBONATI!

Provvedete in tempo utile al rinnovo dell'abbonamento usando il nostro C/C Postale N. 1/24910. Tutte le indicazioni possono essere contenute sul detto Bollettino o sul Modulo di Voglia Postale. Scrivete ben chiaro oltre al Vostro nome e cognome e indirizzo le parole:

RINNOVO

